

**OTROSÍ N° 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP N° 016 DE 2015
CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI – Y LA
SOCIEDAD CONCESIÓN RUTA AL MAR S.A.S. – CORUMAR S.A.S. –**

Entre los suscritos **ANDRÉS FIGUEREDO SERPA**, mayor de edad, domiciliado en la ciudad Bogotá D.C., identificado con cédula de ciudadanía N° 79.683.020 expedida en Bogotá, en su calidad de Vicepresidente de Gestión Contractual, nombrado mediante la Resolución N° 261 de 2012 y posesionado mediante el Acta No. 049 del 11 de mayo de 2012 y trasladado mediante la Resolución No. 423 de 2014, facultado para el efecto por el artículo séptimo numeral II, sub-numeral I, del artículo octavo de la Resolución No. 1113 del 30 de junio de 2015, quien obra en nombre y representación de la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA** (en adelante la **AGENCIA** o **ANI**), y **GUSTAVO ADOLFO GOMEZ GONZALEZ**, identificado con la Cédula de Ciudadanía N° 79.231.564 expedida en Bogotá y **ADRIANA GALLEGO OKE**, identificada con la Cédula de Ciudadanía N° 43.570.139 de Medellín, quienes obran en nombre y representación de la sociedad **CONCESIÓN RUTA AL MAR S.A.S.**, identificada con NIT 900.894.996-0, conforme se acredita con el Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Medellín que se adjunta, quien para el efecto del presente documento se denominará **EL CONCESIONARIO**, hemos convenido suscribir el presente Otrosí al Contrato de Concesión bajo el esquema de APP N° 016 de 2015, previas las siguientes:

CONSIDERACIONES

1. La Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, en cumplimiento de sus funciones tiene a su cargo la Estructuración y la Gestión Contractual, Técnica, Legal y Financiera de todos los proyectos de concesión de infraestructura que a nivel nacional se constituyan en obras de interés público y mejoren las condiciones de la prestación efectiva de los servicios en cabeza del Estado.
2. Que de conformidad con el numeral 1 del artículo 4° del Decreto 4165 de 2011, es función general de la Agencia Nacional de Infraestructura *“identificar, evaluar la viabilidad y proponer iniciativas de concesión u otras formas de asociación Público Privada para el desarrollo de la Infraestructura de transporte y de los servicios conexos o relacionados”*.
3. Que en virtud de lo anterior la Agencia Nacional de Infraestructura, mediante la Resolución N° 1597 de septiembre 17 de 2015, se adjudicó el proceso VJ-VE-APP-IPV-006-2015, con el objeto de *“La Construcción, Mejoramiento, Operación y Mantenimiento y Reversión del sistema vial para la conexión de los Departamentos Antioquia-Bolívar de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 de la Minuta del Contrato”*.
4. Que con base en lo anterior, el catorce (14) de Octubre de 2015 se suscribió entre la Agencia Nacional de infraestructura y la Sociedad Concesionaria *“Concesión Ruta al Mar S.A.S.”*, el Contrato de Concesión bajo el esquema de APP N° 016 de 2015, cuyo objeto es *“La Construcción, Mejoramiento, Operación y Mantenimiento y Reversión del sistema vial para la conexión de los Departamentos Antioquia – Bolívar”*.

**OTROSÍ N° 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP N° 016 DE 2015
CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI – Y LA
SOCIEDAD CONCESIÓN RUTA AL MAR S.A.S. – CORUMAR S.A.S. –**

5. Que el día 27 de noviembre de 2015, las Partes suscribieron Acta de Inicio del Contrato de Concesión.
6. Que el 13 de enero de 2016 la ANI y el Concesionario suscribieron el Otrosí N° 1 al Contrato de Concesión N° 016 de 2015, con el propósito de modificar el numeral 15.1, 15.2 y 15.3 del Capítulo XV Solución de Controversias.
7. Que el 25 de febrero de 2016 la ANI y el Concesionario suscribieron el Otrosí N° 2 al Contrato de Concesión N° 016 de 2015, con el propósito de modificar el plazo establecido en la Sección 3.3.9.2 del Apéndice Técnico 2 del Contrato de Concesión y crear la Subcuenta DITRA.
8. Que el 11 de abril de 2016, la ANI y el Concesionario suscribieron el Otrosí N° 3 al Contrato de Concesión N° 016 de 2015, por medio del cual se aclaró la definición del *IPC_{r-1}* prevista en la Sección 4.2(c) y el párrafo final de la Sección 4.2(b) de la Parte Especial del Contrato de Concesión.
9. Que el 23 de mayo de 2016, la ANI y el Concesionario suscribieron el Otrosí N° 4 al Contrato de Concesión N° 016 de 2015, por medio del cual se modificó la Sección 3.6(f) de la Parte Especial del Contrato de Concesión, ampliando el término para la instalación e inicio de operación de las Estaciones de Peaje nuevas Los Manguitos y La Caimanera en 30 y 60 días respectivamente, así como el plazo para el traslado de la Estación de Peaje Carimagua, en 90 días contados a partir de la notificación del acto administrativo o documento mediante el cual el INVIAS autorice su traslado.
10. Que el 24 de mayo de 2016, la ANI y el Concesionario suscribieron el Otrosí N° 5 al Contrato de Concesión N° 016 de 2015, por medio del cual se modificó la tabla de 1 de la Sección 3.3.9.2 del Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión.
11. Que el 22 de julio de 2016, la ANI y el Concesionario suscribieron el Otrosí N° 6 al Contrato de Concesión N° 016 de 2015, por medio del cual se amplió el plazo para el cierre financiero e inicio de la Fase de Construcción en 60 días.
12. Que el 16 de enero de 2017, la ANI y el Concesionario suscribieron el Otrosí N° 7 al Contrato de Concesión N° 016 de 2015, por medio del cual se eliminó la obligación de trasladar la Estación de Peaje Carimagua.
13. Que el 31 de enero de 2017, la ANI y el Concesionario suscribieron el Otrosí N° 8 al Contrato de Concesión N° 016 de 2015, por medio del cual se modificó la estructura de las subcuentas del P.A. con ocasión de las compensaciones por riesgos en Etapa Preoperativa.

**OTROSÍ N° 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP N° 016 DE 2015
CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI – Y LA
SOCIEDAD CONCESIÓN RUTA AL MAR S.A.S. – CORUMAR S.A.S. –**

14. Que el 12 de junio de 2017, la ANI y el Concesionario suscribieron el Otrosí N° 9 al Contrato de Concesión N° 016 de 2015, con el objeto de: 1. Modificar la Sección 3.3(a) de la Parte Especial del Contrato de Concesión. 2. Modificar la Tabla de la Sección 3.5 (b) de la Parte Especial del Contrato de Concesión. 3. Modificar las Tablas 1, 3, 4 y 6 del Apéndice Técnico 1 en los apartes relacionados con los puntos de origen, destino y longitud de las UFI 1 y 3.1 del Proyecto. 4. Una vez se surta la suscripción del otrosí modificadorio, la ANI y la Concesión Ruta al Mar S.A.S., deberán suscribir el “ACTA DE DESAFECTACIÓN” del tramo comprendido entre el PR 62+000 y el PR 63+500 de la Ruta 2513, el cual debe ser recibido por la ANI en el estado en el que se encuentra y ser entregado al INVIAS.
15. Que mediante comunicación con radicado N° 2017-409-033223-2 del 30 de marzo de 2017, el Concesionario solicitó la modificación del Apéndice Técnico 1 en el sentido de mejorar dos intersecciones de nivel a desnivel, realizar una corrección de las bermas internas y externas de las UFI 2 y 6.1 y realizar el ajuste en la tabla 6 – UFI 1 a 8, en relación con la UFI4, en tanto que al tratarse de una Unidad Funcional que se recibirá de la Concesión Transversal de las Américas, y que la misma es para ejecutar actividades de Operación y Mantenimiento, las características geométricas y técnicas deben ser las existentes al momento del recibo de la infraestructura, lo cual se estima ocurrirá el 31 de julio de 2017, ello de conformidad con lo contenido en la Sección 3.5(c) de la Parte Especial del Contrato de Concesión.
16. Que la Vicepresidencia de Estructuración con respecto a la modificación de las bermas y Especificaciones Técnicas de los tramos a revertir por Transversal de las Américas se pronuncia en los siguientes Términos:

“El Proyecto de Iniciativa Privada Antioquia – Bolívar, se estructuró con los datos técnicos entregados por el Originador (El Cóndor S.A.), con las especificaciones que aparece en la tabla No. 6 del Apéndice Técnico No. 1.

En este sentido y teniendo en cuenta el alcance de Operación y Mantenimiento que se tiene para las Unidades Funcionales 4 y 5, se deben a las características geométricas de la vía existente. Por lo anterior la tabla No. 6 del Apéndice Técnico No. 1 se hace el ajuste a la tabla (...)

Ahora bien, de acuerdo al tema de los anchos de las bermas y revisando el Manual de Diseño Geométrico para Carreteras 2008 del INIVAS, se puede inferir lo siguiente:

Categoría de la Carretera	Tipo de Terreno	Velocidad de Diseño del Tramo Homogéneo km/h
		80
Primaria de dos calzadas ¹	Plano	2.5 / 1.0

**OTROSÍ N° 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP N° 016 DE 2015
CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI – Y LA
SOCIEDAD CONCESIÓN RUTA AL MAR S.A.S. – CORUMAR S.A.S. –**

¹ Berma derecha / Berma izquierda

En este sentido, revisando los anchos de bermas para la Unidad Funcional 2 (Construcción segunda calzada Cerete – Loricá) y la Unidad Funcional 6.1 (Mejoramiento Cerete – Loricá), la tabla No. 6 del Apéndice Técnico No. 1 debe ser ajustada de acuerdo al Manual del INVIAS. (...)

17. Que la Gerencia Financiera 2, de la Vicepresidencia de Gestión Contractual conceptúa, en relación con la presente modificación contractual lo siguiente:

- Cambio de pasos de nivel a desnivel

Teniendo en cuenta que este cambio es una modificación en los Estudios de Detalle y Estudios de Trazado, de acuerdo a la cláusula 13.2 (a)(xxii) “Los efectos favorables y desfavorables derivados de las modificaciones a los Estudios de Detalle y Estudios de Trazado y Diseño Geométrico o cualquier otro componente de diseño durante la Fase de Construcción en los términos de la Sección 6.3 de esta Parte General”. No hay efecto financiero, ya que este es un riesgo asignado al concesionario y debe ser asumido por este.

- Especificaciones UF4 en la Tabla 6 del Apéndice Técnico 1

De acuerdo a lo manifestado por el área técnica y al contrato, la UF4 es de Operación y Mantenimiento, por lo cual las especificaciones de las bermas establecidas en la Tabla 6 del Apéndice Técnico 1 deben ser existentes. No hay efecto financiero.

- Modificación de berma interior y exterior de las Unidades Funcionales 2 y 6.1 de la Tabla 6 del Apéndice Técnico 1

De acuerdo a lo establecido en el Apéndice Técnico 1 es de 2.0 Exterior y 1.5 Interior. El cambio consiste en dejarlo de 2.5 Exterior y 1.0 Interior. De acuerdo al sustento técnico, este cambio se deba a que quede consistente con los manuales técnicos del INVIAS. No hay efecto financiero.

18. La Interventoría CR CONCESIONES respecto a la modificación del Apéndice Técnico 1 se pronuncia en los siguientes Términos mediante oficio No. 20174090566522 del 30 de mayo de 2017:

“En respuesta a su requerimiento, esta Interventoría procede a realizar el análisis jurídico, técnico, predial, y socio ambiental, frente a la solicitud de modificación del apéndice técnico 1 del contrato, presentada por el Concesionario, en lo que respecta a: (i) Intersecciones a desnivel Unidad Funcional No. 3; (ii) Especificaciones técnicas Unidad Funcional No. 4; (iii)

**OTROSÍ N° 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP N° 016 DE 2015
CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI – Y LA
SOCIEDAD CONCESIÓN RUTA AL MAR S.A.S. – CORUMAR S.A.S. –**

Modificación berma inferior y exterior Unidades Funcionales Nos. 2 y 6.1., de conformidad con solicitud realizada por el Concesionario.

(...) En el mismo PAGA se indica que los permisos ambientales se tramitaran de acuerdo a las obras planteadas; por tanto, en la modificación solicitada, se requiere la modificación de los permisos de ocupación de cauce, aprovechamiento forestal y levantamiento de veda según aplique.

La Unidad Funcional 3.5 cuenta con Licencia Ambiental mediante Resolución No. 0057 del 12/01/2017 y respuesta al recurso de reposición mediante Resolución No. 289 del 21/03/2017, con dos (2) intersecciones una a nivel y la segunda a desnivel esta última descritas así en el Estudio de Impacto Ambiental:

“...La variante tendrá dos intersecciones, una primera localizada en el inicio, K0+000 (intersección sur) en el cruce con la doble calzada existente Cereté – Ciénaga de Oro. Corresponde a una intersección a desnivel tipo trompeta, en la que la variante se eleva sobre la doble calzada existente. Se contará con los ramales que permitan realizar los diferentes giros. El puente que se construirá sobre la doble calzada existentes tendrá una sola luz con una longitud total de 41,5 metros y ancho de del tablero de 11,30 metros. La cimentación será mediante pilotes, dos en cada uno de los estribos, los cuales serán excavados in situ con una profundidad de 15 metros y diámetro de 1,50 metros. En la Figura 3.11 se presenta los detalles de la intersección. En el Anexo 3.2 se presentan los diseños detallados de las intersecciones...”

En relación a las intersecciones, estas fueron aprobadas en la Licencia ambiental, por lo tanto, no se requiere modificación.

De lo anterior, se considera aceptable la modificación planteada por el Concesionario.

(...) Solicita el Concesionario modificar la Tabla 6 del Apéndice Técnico No. 1, en el sentido de ajustar las especificaciones técnicas de la Unidad Funcional No. 4, haciendo referencia a las condiciones existentes, como quiera que las especificaciones técnicas vienen dadas por el Contrato de Concesión No 008 de 2010.

En efecto, el contrato de Concesión No 016 de 2015 contempló la intervención de la Unidad Funcional No. 4 como de Operación y Mantenimiento, para lo cual se determinó como obligación del Concesionario, recibir los tramos y puntos intervenidos por la Concesión Transversal de las Américas Sector 1, en el estado en que se encuentren, (...)

(...) En este sentido y teniendo en cuenta que no se contempló ninguna intervención de construcción, es necesario que las especificaciones técnicas contenidas en el Apéndice 1,

**OTROSÍ N° 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP N° 016 DE 2015
CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI – Y LA
SOCIEDAD CONCESIÓN RUTA AL MAR S.A.S. – CORUMAR S.A.S. –**

correspondan a las existentes al momento de entrega de los tramos a CORUMAR SAS por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.

En este orden de ideas, es procedente hacer los ajustes propuestos por el concesionario.

(...) las unidades funcionales 6-1 y 2 deben contemplar bermas externas de 2.5 m y bermas internas de 1.0 m, pero en las condiciones técnicas del proyecto según el apéndice técnico 1, en la Tabla N°6, 2.0 m berma exterior y 1.5 m berma interior, no están cumpliendo con lo establecido en el manual de diseño de carreteras del 2008.

Por otro lado, es importante resaltar que técnicamente no es conveniente bermas internas de 1.5 m en una doble calzada ya que puede ser utilizada para estacionamiento temporal, afectando la seguridad vial, por lo tanto, desde el área técnica se considera aceptable realizar la modificación solicitada por el Concesionario, quedando claro que no se va a afectar el ancho de la calzada.

(...) En lo que tiene que ver con el aspecto jurídico, se verificó que el ancho de berma contemplado por el INVIAS para carreteras primarias de doble calzada, de terreno plano con velocidad de diseño de 80 km/h corresponde a 2.5/1.0 (Berma derecha/berma izquierda).

No obstante, tal como lo señala el Concesionario, las especificaciones contenidas en el apéndice se refieren a anchos de 2.0 m y 1.5 m, por lo cual es procedente hacer el ajuste indicado, con el fin de dar cumplimiento a las especificaciones técnicas del INVIAS. En todo caso es de resaltar que esta modificación no afecta el ancho total de la vía, el cual, en todo caso, debe ajustarse a lo señalado en la Ley 1228 de 2012. (...)"

19. Que, de igual manera, La Interventoría CR CONCESIONES amplía el concepto mediante oficio No. 20174090609012 del 08 de junio de 2017 así:

"Con el fin de hacer mayor claridad en tres Áreas específicas, procedemos a ampliar el concepto antedicho en los siguientes términos:

Dentro de la propuesta planteada por el Concesionario se puede establecer que la construcción de las intersecciones a desnivel tipo trompeta, se propone como solución vial requerida para el Intercambio a Ciénaga de Oro con el objetivo de disminuir el número de accidentes al momento de la circulación de los vehículos, y reducir los tiempos de tránsito.

La Intersección a Desnivel permitirán una mayor velocidad de operación en los movimientos de giro a la izquierda a través de las ramas indirectas, aumentando la capacidad y el Nivel de Servicio general de la intersección con altos volúmenes de tránsito y mejorar las condiciones

**OTROSÍ N° 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP N° 016 DE 2015
CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI – Y LA
SOCIEDAD CONCESIÓN RUTA AL MAR S.A.S. – CORUMAR S.A.S. –**

de seguridad omitiendo zonas de realización de maniobras de entrecruzamiento manteniendo las características funcionales de un itinerario sin intersecciones a nivel.

(...) Las dos soluciones a desnivel propuestas incentivan a los usuarios a que utilicen las vías entregadas en concesión a CORUMAR S.A.S., ya que transitarán de manera continua, sin bajar de manera ostensible la velocidad permitida.

En visita preliminar de campo a los sitios donde se construirán las intersecciones, no se evidencia la necesidad de una mayor cobertura de redes, por lo cual este aspecto no incide en el cambio planteado por el concesionario.

Con base en lo anterior, resulta ampliamente favorable para la movilidad en los sectores previstos la construcción de intersecciones a desnivel, por lo cual ratificamos su conveniencia.

(...) En este sentido, y de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión 016 de 2015, los riesgos asignados al Concesionario deben ser asumidos en su totalidad por este, sin que le sea permitido hacer ningún tipo de reclamación a la entidad como consecuencia de su materialización.

Así las cosas, para el caso objeto de análisis, las consecuencias de la modificación del Apéndice Técnico 1, requerida por el Concesionario, deberán asumirse en su totalidad por este, como quiera que la Retribución del Concesionario incluye el costo de asunción de los riesgos que le fueron asignados y no dan lugar al reconocimiento de compensaciones por parte de la ANI tal como fue consignado por las partes en la sección 13.2 (b) parte general del Contrato de Concesión, (...)"

20. Que en el CAPITULO XIII ECUACION CONTRACTUAL Y ASIGNACION DE RIESGOS, en el numeral 13.2 "Riesgos Asociados al Concesionario" inciso xxii indica que el concesionario asumirá "Los efectos favorables y desfavorables derivados de las modificaciones a los Estudios de Detalle y Estudios de Trazado y Diseño Geométrico o cualquier otro componente de diseño durante la Fase de Construcción en los términos de la Sección 6.3 de esta Parte General".

En el CAPITULO VI, Numeral 6.3 literal (a) Modificaciones y Adecuaciones a los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico y/o los Estudios de Detalle dice así:

"(a) Salvo por las excepciones expresas en el Contrato, las adecuaciones y/o modificaciones que haga el Concesionario durante la Fase de Construcción a sus propios Estudios de Detalle y/o a los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico serán a su costo y Riesgo y bajo su responsabilidad, con el objeto de garantizar la obtención de los resultados exigidos en el Contrato (...)"

21. Que la presente modificación se presentó ante el Comité de Contratación de la ANI en sesión llevada a cabo el día 27 de JUNIO de 2017, Comité que recomendó su suscripción

**OTOSÍ N° 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP N° 016 DE 2015
CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI – Y LA
SOCIEDAD CONCESIÓN RUTA AL MAR S.A.S. – CORUMAR S.A.S. –**

según consta en el Acta correspondiente.

En concordancia con lo anterior las Partes,

ACUERDAN

CLÁUSULA PRIMERA: Modifíquese la Tabla N° 4 del Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión, la cual quedará como se indica a continuación:

“Tabla 4. Unidades Funcionales 1 a 8

<i>Unidad Funcional Integral (UFI)</i>	<i>Subsector</i>	<i>Origen (nombre, abscisa, coordenadas)</i>	<i>Destino (nombre, abscisa, coordenadas)</i>	<i>Longitud aproximada origen destino (1)</i>	<i>Intervención prevista</i>	<i>Obras Principales a Ejecutar</i>	<i>Observación</i>
UFI1	1	Caucasia PR 03+350 X=872749.4848 Y=1376644.9338	Planeta Rica PR 62+000 X= 835288.212 Y= 1418729.525	58,6	Mejoramiento		No incluye Intervención en Puente sobre el Rio San Jorge
UFI2	1	Cereté PR 10+764 X=809954.897 Y=1477055.6749	Lorica PR 48+222 X=809162.8472 Y=1512218.1258	37.0	Construcción de Segunda Calzada	Incluye cuatro (4) retornos.	
UFI3	1	Variante Planeta Rica PR 00+000 X= 835288.212 Y= 1418729.525	Variante Planeta Rica PR 4+530 X=834978.3088 Y=1423013.7133	4.5	Construcción	Incluye dos (2) intersecciones una a nivel lado Caucasia y otra a desnivel lado Montería	
	2	El 15 PR 00+000 X=813309.6020 Y=1447861.9930	Vía El 15 –Sn Carlos PR 10+000 X=819584.5183 Y=1455320.3397	10.0	Mejoramiento	Incluye intersección a nivel para ingreso sur a San Carlos	
	3	Vía El 15 –Sn Carlos PR 10+000 X=819584.5183 Y=1455320.3397	San Carlos PR 22+500 X=820944.9797 Y=1467169.3538	12.5	Construcción		

ca
/ 
5

**OTROSÍ N° 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP N° 016 DE 2015
CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI – Y LA
SOCIEDAD CONCESIÓN RUTA AL MAR S.A.S. – CORUMAR S.A.S. –**

Unidad Funcional Integral (UFI)	Subsector	Origen (nombre, abscisa, coordenadas)	Destino (nombre, abscisa, coordenadas)	Longitud aproximada origen destino (1)	Intervención prevista	Obras Principales a Ejecutar	Observación
	4	San Carlos PR 22+500 X=820944.9797 Y=1467169.3538	Cereté PR 31+990 X=816366.3359 Y=1474923.7743	9.5	Mejoramiento	Incluye dos (2) intersecciones: una (1) a desnivel para ingreso a la doble calzada Ciénaga de Oro - Cereté y una (1) a nivel para ingreso norte a San Carlos	
	5	Variante Cereté PR 00+000 X=814682.1199 Y=1475002.3657	Variante Cereté PR 05+600 X=809954.897 Y=1477055.6749	5.6	Construcción	Incluye dos (2) intersecciones: una a nivel (1) en Cereté para ingreso norte y una a desnivel (1) en Cereté para ingreso sur	
UFI4	1	Montería PR 49+500 X=1130171.196 Y=1459766.468	Planeta Rica PR 0+000 X=834980.9672 Y=1423019.543	49.5	Operación y Mantenimiento		Calzada Derecha sector entre Montería y El 15
	2	Montería PR 49+731 X=1130171.196 Y=1459766.468	El 15 PR 34+950 X=1143183.515 Y=1448114.253	15.0	Operación y Mantenimiento		Calzada Izquierda
UFIS	1	Puerto Rey (Arboletes) PR 00+000 X=1073036,020 Y=1474343,431	Montería PR 63+340 X=1130171.196 Y=1459766.468	63.5	Operación y Mantenimiento		
	2	Santa Lucía PR 00+000 X=1114600.696 Y=1470297.687	San Pelayo PR 26+000 X=1134376.253 Y=1482406.161	26.0	Operación y Mantenimiento		
UFI6	1	Cereté PR 10+764 X=809954.897 Y=1477055.6749	Lórica PR 48+222 X=809162.8472 Y=1512218.1258	37.0	Mejoramiento		
	2	Lórica PR 5+847 X=808953.6961 Y=1518449.6188	Coveñas PR 23+309 X=819426.4895 Y=1531439.9867	17.0	Mejoramiento		

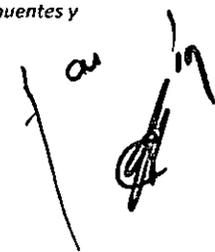
Handwritten signature and initials.

**OTOSÍ N° 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP N° 016 DE 2015
CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI – Y LA
SOCIEDAD CONCESIÓN RUTA AL MAR S.A.S. – CORUMAR S.A.S. –**

Unidad Funcional Integral (UFI)	Subsector	Origen (nombre, abscisa, coordenadas)	Destino (nombre, abscisa, coordenadas)	Longitud aproximada origen destino (1)	Intervención prevista	Obras Principales a Ejecutar	Observación
	3	Coveñas PR 41+000 X=831904.0655 Y=1538387.0726	Tolú PR 46+100 X=834721.7462 Y=1542999.2782	5.1	Mejoramiento		
UFI7	1	Variante Lorica PR 00+000 X=809162.8472 Y=1512218.1258	Variante Lorica PR 07+779 X=808953.6961 Y=1518449.6188	7.8	Construcción	Incluye tres (3) intersecciones a nivel para accesos a Lorica y a Chinú	
	2	Variante Coveñas PR 00+000 X=819426.4895 Y=1531439.9867	Variante Coveñas PR 20+671 X=831904.0655 Y=1538387.0726	20.7	Construcción	Incluye tres (3) intersecciones a nivel para accesos a Coveñas	
	3	Tolú PR 00+000 X=834721.7462 Y=1542999.2782	Pueblito PR 24+594 X=847524.4634 Y=1559720.0437	24.6	Construcción	Incluye tres (3) intersecciones a nivel para accesos a Tolú, Tolú Viejo y a Pita	
UFI8	1	Tolú PR 49+453 X=835904.4824 Y=1544985.2296	Tolúviejo PR 65+937 X=849784.6192 Y=1537371.0792	16.5	Mejoramiento		
	2	Pueblito PR 93+683 X=847524.4634 Y=1559720.0437	San Onofre PR 104+820 X=841646.0864 Y=1569449.4135	11.2	Mejoramiento		
	3	San Onofre PR 0+023 X=841646.0864 Y=1569449.4135	Cruz del Viso PR 59+352 X=872277.777 Y=1612725.206	59.3	Mejoramiento	Incluye una intersección a nivel para accesos a la vía Carreto - Gambote	

CLÁUSULA SEGUNDA. - APÉNDICE TÉCNICO 1: Modifíquese la Tabla N° 6 del Apéndice Técnico 1, la cual quedará como se indica a continuación:

"Tabla 6 – UF 1 a 8: características geométricas y técnicas de entrega de cada subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos.



**OTOSÍ N° 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP N° 016 DE 2015
CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI – Y LA
SOCIEDAD CONCESIÓN RUTA AL MAR S.A.S. – CORUMAR S.A.S. –**

Unidad Funcional Integral (UFI)	UFI1	UFI2	UFI3				
Subsector	1 Caucasia - Planeta Rica	1 Cereté - Lorica	1 Variante Planeta Rica	2 El 15 – San Carlos	3 El 15 – San Carlos	4 San Carlos – Cereté	5 Variante Cereté
Longitud de Referencia (Km)	58.6	37.0	4.5	10,00	12.5	9.5	5.6
Número de Calzadas mínimos (un)	1	1	1	1	1	1	1
Número de carriles por calzada mínimo (un)	2	2	2	2	2	2	2
Sentido de carriles (uni-bidireccional)	bidireccional	unidireccional	bidireccional	bidireccional	bidireccional	bidireccional	Bidireccional
Ancho de carril mínimo (m)	3,65	3,65	3,65	3,65	3,65	3,65	3,65
Ancho de calzada mínimo (m)	7,30	7,30	7,30	7,30	7,30	7,30	7,30
Ancho de berma mínimo (m)	2,00	2.5 Exterior 1.0 Interior	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Tipo de Berma	Ext - Int	Ext - Int	Ext - Int	Ext - Int	Ext - Int	Ext - Int	Ext - Int
Cumplimiento de Dimensiones de Ley 105 de 1993 (Si / No)	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Funcionalidad (Primaria-Secundaria)	Primaria	Primaria	Primaria	Primaria	Primaria	Primaria	Primaria
Acabado de la rodadura (Flexible-Rígido)	Flexible	Flexible	Flexible	Flexible	Flexible	Flexible	Flexible
Velocidad de diseño mínimo (Km/h)	80	80	80	80	80	80	80
Radio mínimo (m)	230	230	230	230	230	230	230
Pendiente máxima (%)	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%

**OTROSÍ N° 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP N° 016 DE 2015
CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI – Y LA
SOCIEDAD CONCESIÓN RUTA AL MAR S.A.S. – CORUMAR S.A.S. –**

Unidad Funcional Integral (UFI)	UFI1	UFI2	UFI3				
Subsector	1 Caucasia - Planeta Rica	1 Cereté - Lorica	1 Variante Planeta Rica	2 El 15 – San Carlos	3 El 15 – San Carlos	4 San Carlos – Cereté	5 Variante Cereté
Excepciones a la velocidad de diseño (% de longitud o Km)	5,5 Pasos Urbanos	0,00.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Excepciones al radio mínimo (% de longitud a un determinado m)	5,5 Pasos Urbanos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Excepciones a la pendiente máxima (% de longitud a un determinado %)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Ancho mínimo de separador central (m)	N.A.	4,00	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Ancho mínimo de derecho de vía (m)	Existente	75.00 (para ambas calzadas)	60	Existente	60	Existente	60
Iluminación	N.A.	N.A.	Solo Intersecciones				

Unidad Funcional Integral (UFI)	UFI4		UFI5		UFI6		
Subsector	1 Montería – Planeta Rica	2 Montería – El 15	1 Puerto Rey – Montería	2 Santa Lucía – San Pelayo	1 Cereté - Lorica	2 Lorica - Coveñas	3 Coveñas - Tolú
Longitud de Referencia (Km)	49.5	15.0	63.5	26.0	37.0	17.0	5.1
Número de Calzadas mínimos (un)	1	1	1	1	1	1	1
Número de carriles por calzada mínimo (un)	2	2	2	2	2	2	2



**OTROSÍ N° 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP N° 016 DE 2015
CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI – Y LA
SOCIEDAD CONCESIÓN RUTA AL MAR S.A.S. – CORUMAR S.A.S. –**

Unidad Funcional Integral (UFI)	UF14		UF15		UF16		
	1 Montería – Planeta Rica	2 Montería – El 15	1 Puerto Rey – Montería	2 Santa Lucía – San Pelayo	1 Cereté - Lorica	2 Lorica - Coveñas	3 Coveñas - Tolú
Sentido de carriles (uni-bidireccional)	Unidireccional y bidireccional	unidireccional	bidireccional	bidireccional	unidireccional	bidireccional	bidireccional
Ancho de carril mínimo (m)	3,65	3,65	3,65	3,65	3,65	3,65	3,65
Ancho de calzada mínimo (m)	7,30	7,30	7,30	7,30	7,30	7,30	7,30
Ancho de berma mínimo (m)	Existente	Existente	Existente	Existente	2.5 Exterior 1.0 Interior	2,00	2,00
Tipo de Berma	Existente	Existente	N.A.	N.A.	Ext - Int	Ext - Int	Ext - Int
Cumplimiento de Dimensiones de Ley 105 de 1993 (Si / No)	Si	Si	No	No	Si	Si	Si
Funcionalidad (Primaria-Secundaria)	Primaria	Primaria	Primaria	Primaria	Primaria	Primaria	Primaria
Acabado de la rodadura (Flexible-Rígido)	Flexible	Flexible	Flexible	Flexible	Flexible	Flexible	Flexible
Velocidad de diseño mínimo (Km/h)	Existente	Existente	Existente	Existente	80	80	80
Radio mínimo (m)	Existente	Existente	Existente	Existente	230	230	230
Pendiente máxima (%)	Existente	Existente	Existente	Existente	6%	6%	6%
Excepciones a la velocidad de diseño (% de longitud o Km)	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	5,84 Pasos Urbanos	5,45 Pasos Urbanos	5,1 Pasos Urbanos
Excepciones al radio mínimo (% de longitud a un determinado m)	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	5,84 Pasos Urbanos	5,45 Pasos Urbanos	5,1 Pasos Urbanos
Excepciones a la pendiente máxima (% de longitud a un determinado %)	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	0%	0%	0%

Handwritten signature and date: 1/17/17

**OTROSÍ N° 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP N° 016 DE 2015
CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI – Y LA
SOCIEDAD CONCESIÓN RUTA AL MAR S.A.S. – CORUMAR S.A.S. –**

Unidad Funcional Integral (UFI)	UFI4		UFI5		UFI6		
Subsector	1 Montería – Planeta Rica	2 Montería – El 15	1 Puerto Rey – Montería	2 Santa Lucía – San Pelayo	1 Cereté - Lórica	2 Lórica - Coveñas	3 Coveñas - Tolú
Ancho mínimo de separador central (m)	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Ancho mínimo de derecho de vía (m)	Existente	Existente	Existente	Existente	Existente	Existente	Existente
Iluminación	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.

Unidad Funcional Integral (UFI)	UFI7			UFI8		
Subsector	1 Varlante Lórica	2 Variante Coveñas	3 Tolú – Pita Abajo – El Pueblito	1 Tolú – Tolú Viejo	2 El Pueblito – San Onofre	3 San Onofre – Cruz del Viso
Longitud de Referencia (Km)	7.8	20.7	24.6	16.5	11.2	59.3
Número de Calzadas mínimos (un)	1	1	1	1	1	1
Número de carriles por calzada mínimo (un)	2	2	2	2	2	2
Sentido de carriles (uni-bidireccional)	bidireccional	bidireccional	bidireccional	bidireccional	bidireccional	bidireccional
Ancho de carril mínimo (m)	3,65	3,65	3,65	3,65	3,65	3,65
Ancho de calzada mínimo (m)	7,30	7,30	7,30	7,30	7,30	7,30
Ancho de berma mínimo (m)	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Tipo de Berma	Ext - Int	Ext - Int	Ext - Int	Ext - Int	Ext - Int	Ext - Int
Cumplimiento de Dimensiones de Ley 105 de 1993 (Si / No)	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Funcionalidad (Primaria-Secundaria)	Primaria	Primaria	Primaria	Primaria	Primaria	Primaria

**OTROSÍ N° 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP N° 016 DE 2015
CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI – Y LA
SOCIEDAD CONCESIÓN RUTA AL MAR S.A.S. – CORUMAR S.A.S. –**

Unidad Funcional Integral (UFI)	UFI7			UFI8		
	1 Variante Lorica	2 Variante Coveñas	3 Tolú – Pita Abajo – El Pueblito	1 Tolú – Tolú Viejo	2 El Pueblito – San Onofre	3 San Onofre – Cruz del Viso
Acabado de la rodadura (Flexible-Rigido)	Flexible	Flexible	Flexible	Flexible	Flexible	Flexible
Velocidad de diseño mínimo (Km/h)	80	80	80	80	80	80
Radio mínimo (m)	230	230	230	230	230	230
Pendiente máxima (%)	6%	6%	6%	6%	6%	6%
Excepciones a la velocidad de diseño (% de longitud o Km)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Excepciones al radio mínimo (% de longitud a un determinado m)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Excepciones a la pendiente máxima (% de longitud a un determinado %)	0%	0%	0%	0,00	0%	0%
Ancho mínimo de separador central (m)	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Ancho mínimo de derecho de vía (m)	60	60	60	Existente	Existente	Existente
Iluminación	Solo Intersecciones			N.A.	N.A.	Solo Intersecciones

CLÁUSULA TERCERA: VIGENCIA Y VALIDEZ DE LO NO MODIFICADO: Las Cláusulas y Condiciones del Contrato de Concesión bajo esquema de APP N° 016 de 2015, no modificadas por el presente Otrosí, conservan plena y total vigencia y validez. Su no mención en el presente no exime a las partes del cumplimiento de las mismas.

CLÁUSULA CUARTA. - RIESGOS Y OBLIGACIONES: Teniendo en cuenta los antecedentes enunciados en la parte considerativa y el objeto de la presente modificación, se mantiene el mismo régimen de asignación de los riesgos establecidos en el Contrato de Concesión N° 016 del 14 de octubre de 2015. Por lo cual las partes reconocen y aceptan que la modificación prevista en el presente Otrosí,



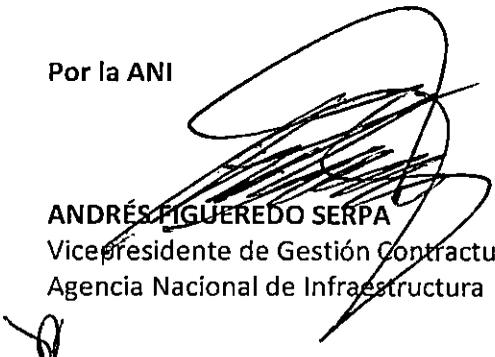
**OTROSÍ N° 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP N° 016 DE 2015
CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI – Y LA
SOCIEDAD CONCESIÓN RUTA AL MAR S.A.S. – CORUMAR S.A.S. –**

no altera la distribución de riesgos pactada contractualmente entre las Partes, ni activa los mecanismos de compensación contemplados en el contrato, pero implica la renuncia del concesionario a cualquier reclamación derivada de las modificaciones del Apéndice Técnico 1 establecidas en el presente Otrosí.

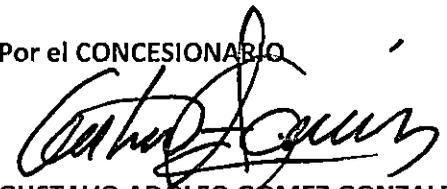
CLÁUSULA QUINTA.- PERFECCIONAMIENTO Y EJECUCIÓN: El presente Otrosí se perfecciona con la suscripción de las partes. Para su ejecución, de conformidad con lo previsto en la Sección 12.3(f) de la Parte General del Contrato de Concesión, el concesionario presentará dentro de los (10) días calendario contados a partir de la suscripción del presente otrosí, para aprobación de la Agencia, el Certificado expedido por la Aseguradora, en el que conste que la Entidad emisora de la Garantía conoce y acepta la modificación del contrato, así como el certificado de modificación de las Garantías si ello es procedente.

Para constancia, se firma en Bogotá, D.C., a los 30 días del mes de JUNIO de 2017.

Por la ANI


ANDRÉS FIGUEREDO SERPA
Vicepresidente de Gestión Contractual
Agencia Nacional de Infraestructura

Por el CONCESIONARIO


GUSTAVO ADOLFO GOMEZ GONZALEZ
Representante Legal Principal
Concesión Ruta al Mar S.A.S.


ADRIANA GALLEGO OKE
Representante Legal Suplente
Concesión Ruta al Mar S.A.S.

Proyectaron:

Aspectos Técnicos: Yolanda Traslaviña Prada – Líder equipo de supervisión VGC *YTP*
Aspectos Jurídicos: Lola Ramírez Quijano – Apoyo Jurídico VJ
Aspectos Financieros: Sebastián Mesa Mora – G.I.T. Financiero VGC *SB*
Aspectos Prediales: Diana María Vaca – Apoyo Predial
Aspectos Riesgos: Alejandro Chirinos - Apoyo Riesgos *AM*
Aspectos Prediales: **Jairo Andrey Nejarano** *JAN*

Revisaron:

Aspectos Técnicos: Alberto Augusto Rodríguez Ortiz – Gerente de Proyecto Carretero 5 VGC *AO*
Aspectos Jurídicos: Gabriel Vélez Calderón – Gerente de Proyecto G2 Grado 09 VJ
Aspectos Financieros: Oscar Laureano Rosero – Gerente Financiero 2 VGC *OR*
Aspectos Prediales: Xiomara Patricia Juris Jiménez - Coordinadora Grupo interno de Trabajo Predial
Aspectos Riesgos: Poldy Paola Osorio Alvarez – Gerente G.I.T. Riesgos VPRE *PO*